

非常用えい航手順の国内規則取り入れについて

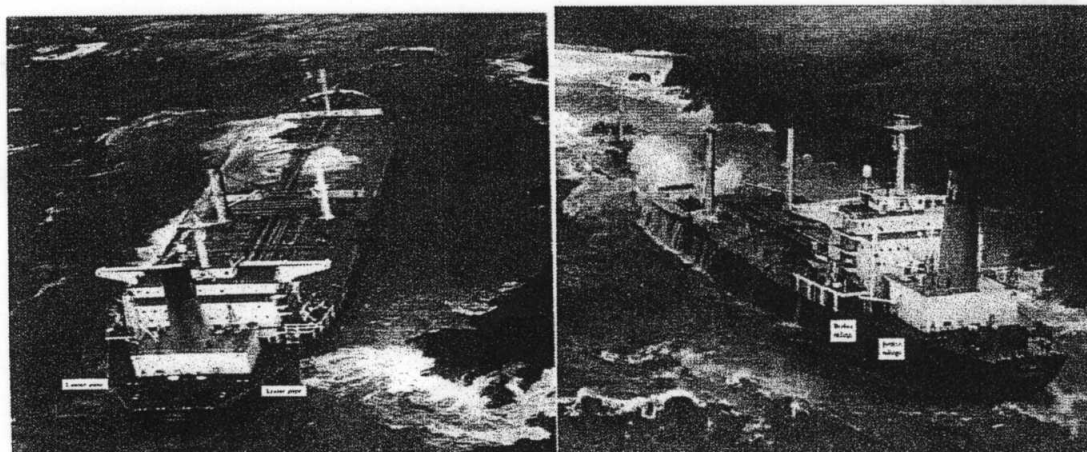
国土交通省海事局
安全基準課
検査測度課

1. 経緯

- (1) 1993年のタンカー「ブレア号」座礁による油流出事故を契機として、SOLAS条約附属書第II-1章の改正が行われ、20,000DWT以上のタンカーに非常用えい航設備の設置が義務づけられました。
- (2) その後、2002年のMSC76におけるドイツの提案により、上記タンカー以外の船舶の座礁による燃料油流出防止のため、非常用えい航設備設置義務範囲の拡大に関する議論が翌2003年のDE47から進められてきました。
- (3) 我が国は、当該設備強制化に係る費用対効果分析を実施した結果、設備強制化の効果は少ないとして2005年のDE48でドイツ提案に反対し、他の多数の国も反対を表明しました。この結果、非常用えい航設備の設置義務船舶の範囲を拡大する代わりに、各船舶の保有する設備等に応じた非常用えい航手順を作成し、船内に保持する旨の規定を策定することで合意しました。
- (4) 本年5月のMSC84においてSOLAS条約附属書の改正が採択され、現存船を含む全ての条約適用船（国際航海旅客船及び500GT以上の国際航海貨物船）に対して非常用えい航手順の備え付けが義務づけられることとなりました。（別紙1）適用期日は以下のとおりです。
 現存船を含む旅客船及び新造貨物船：2010年1月1日
 現存貨物船：2012年1月1日
- (5) また、同時に、船主又は運航者のための非常用えい航手順作成のための指針（以下単に「指針」）がMSC.1/Circ.1255として承認されました。指針中「この手順はISMコードA部第8項の“緊急事態への準備”の一部として扱うべき」旨規定しています。

(参考) ISMコードA部
 8 緊急事態への準備
 8.1 会社は、船舶が遭遇する可能性のある緊急事態を識別し、規定するとともに、それらに対応する手順を確立しなければならない。

(参考) ブレア号座礁事故（英国海難調査庁（MAIB）報告書より）



2. 国内規則への反映方法

(1) 条約適用船（国際航海に従事する旅客船及び 500GT 以上の貨物船）

条約適用船に対して、改正条約及び指針に従い、ISMコードの一環として規定することにより、非常用えい航手順の備付けを義務化します。具体的には、「国際安全管理規則 解釈通達」（平成 12 年 7 月 31 日海査第 341 号、改正平成 14 年 6 月 25 日国海査第 142 号）の一部改正で非常用えい航手順の備付けを規定するとともに、会社の定期的審査時に ISM コード A 部第 8 項「緊急事態への準備」の一環として手順書を確認することとします。その際、少なくとも、手順書には第 3-4 規則 2.3（手順が含むべき事項）が網羅されている必要があります。

(2) 条約非適用船

条約非適用船に対して非常用えい航手順の義務づけは行いません。

ただし、各社のご判断で非常用えい航手順を必要に応じて策定されることを推奨いたします。

3. スケジュール

特に旅客船に対しては、平成 22 年（2010 年）1 月 1 日の時点で ISM コード手順書が 1.2.3.1 の強制規則の遵守規定に基づき、安全管理システム（SMS）に取り入れられていることを ISM 検査の際に主管庁が確認する必要があるため、以下のように進めることといたします。

	2008/10	2009/4	2010/1/1	2012/1/1
旅客船			適用	→
2010/1/1 前建造貨物船				適用
2010/1/1 以後建造貨物船			適用	→
条約非適用船				

以上

MSC.256(84)による SOLAS 条約附属書第 II-1 章の改正（関係分）仮訳

第 3-4 規則 非常用えい航設備及び手順

1 タンカーの非常用えい航設備

- 1.1 2万載貨重量トン以上の全てのタンカーの前後には、非常用えい航設備を備えなければならない。
- 1.2 2002年7月1日以後に建造されたタンカーについては、次の規定に従うものとする。
- 1.2.1 設備は、いかなる時においても、えい航される船舶の主動力源の喪失時において迅速に展開できるものでなければならず、また、えい航する船舶に容易に連結できるものでなければならない。非常用えい航設備の少なくとも1つは、迅速に展開するために各部品があらかじめ装着されていなければならない。
- 1.2.2 前後の非常用えい航設備は、船舶の大きさ及び載貨重量並びに悪天候下において予想される力を考慮した十分な強度を有するものでなければならない。非常用えい航設備の設計及び構造及びプロトタイプ試験は、機関が作成する指針に基づいて主管庁により承認されなければならない。
- 1.3 2002年7月1日前に建造されたタンカーについては、非常用えい航設備の設計及び構造は、機関が作成する指針（注）に基づいて主管庁により承認されなければならない。

2 船上の非常用えい航手順

2.1 この項の規定は、次のとおり適用する。

2.1.1 全ての旅客船は、2010年1月1日まで

2.1.2 2010年1月1日以降に建造される貨物船

2.1.3 2010年1月1日前に建造された貨物船は、2012年1月1日まで

2.2 船舶は、各船舶に応じた非常用えい航手順を有してなければならない。このような手順は非常事態において使用できるよう船上に備えなければならない。現に船舶に備え付けられている設備で利用できるものに基づくものでなければならない。

2.3 手順（注2）は、以下を含むものでなければならない。

2.3.1 非常時において可能な船首と船尾からのえい航方法を示す図

2.3.2 非常時においてえい航に使用できる船上設備の目録

2.3.3 通信手段及び方法

2.3.4 非常時においてえい航の準備及び実施を円滑にするための手順例

（注）MSCがMSC.35(63)で採択した「タンカーに備える非常用えい航設備の指針」を参照すること。

（注2）非常用えい航手順を準備する船舶所有者／運航者のための指針（MSC.1/Circ.1255）を参照すること。

非常用えい航手順を準備する船舶所有者/オペレータのための指針

(仮和訳)

1. 目的

このガイドラインは、SOLAS 条約第 II-1/3-4 規則の適用となる船舶のために、船主/オペレータがその船舶特有の非常用えい航手順を準備する支援をすることを目的とする。手順は、ISM コード A 部第 8 項で要求される緊急事態への準備の一部として考えられるべきである。

2. 注意点 (observation)

- 2.1 船主、オペレータ及び乗組員は非常時には熟慮する時間は許されないことを考慮するべきである。このため、手順は事前に訓練されているべきである。
- 2.2 えい航手順は、非常時に船舶がえい航される準備を行う乗組員が直ちに使用できる状態で船内に備えてあるべきである。
- 2.3 乗組員は、設備の格納場所と接近方法について熟知でなければならない。格納の配置改善が認知されれば全て履行されるべきである。
- 2.4 非常時の状況に対処する乗組員は、ウインチ、道具及びデッキの照明（視界不良、及び夜間環境用）に必要となる電力 (power) の供給について知っているべきである。
- 2.5 全ての船舶が同程度の船内設備を搭載してはならないため、可能なえい航手順には限度があろうことは認識されている。しかしながら、意図としては、何が達成できるか前もって判定し、その情報を船舶の乗組員が直ちに使用できる形態（小冊子、図面、ポスター等）で提供することである。

3. 船舶の評価

- 3.1 船主/オペレータは船舶が検査され、船舶が緊急時にえい航される能力評価されることを確保するべきである。船内設備及び可能な手順の両者とも調査 (review) されるべきである。以下の事項は、検査されるべきである。
- 3.2 船首及び船尾からえい航される能力は評価され、次に掲げる事項は調査されるべきである。
 - 1 索の取り扱い手順（補助索、えい航索、添え索の受け渡し）
 - 2 係船部（フエアリーダー、チョック、ウインチ、ビット、ボラード）等の配置、構造上

の適切さ及び制限荷重

- 3.3 船内搭載されているえい航具を組み立てる道具及び設備、並びにその場所は明らかにされるべきである。それらには、少なくともチェーン、ケーブル、シャックル、スロッパー、道具及び索発射機を含めるべきである。
- 3.4 甲板乗組員、船橋及びえい航/海難救助船の間の連絡を可能とするための通信装置の利用可能性及び特徴は明らかにされるべきである。
- 3.5 制限荷重が明らかになっていない係船部については、船舶への搭載状態を考慮した工学的分析によって決定されるべきである。MSC/Circ.1175 をガイダンスとして用いてよい。
- 3.6 評価は、えい航設備及び操作に精通した者によって実施されるべきである。

4. 非常用えい航書

- 4.1 非常用えい航書 (ETB) は、船舶固有のもので、明快、正確、かつ直ちに使用できる形態 (小冊子、図面、ポスター等) であるべきである。
- 4.2 船舶固有のデータは少なくとも以下のものを含めるべきである。
 - .1 船名
 - .2 船舶符号
 - .3 IMO 番号
 - .4 錨の詳細 (シャックル、連結の詳細、重量、型等)
 - .5 ケーブルと鎖の詳細 (長さ、連結の詳細、耐久力等)
 - .6 係船甲板上の基点 (mooring deck above base) の高さ
 - .7 喫水の範囲、及び
 - .8 排水量の範囲
- 4.3 5章で作成される全ての手順は、緊急時においてスムーズで迅速な適用の助けとなるような明確で容易に理解できる形式で表現されているべきである。
- 4.4 包括的な図解や見取り図は少なくとも次を含み利用可能であるべきである。
 - .1 係船及び綱具艀装の図解
 - .2 えい航設備及び堅牢な箇所の位置、及び
 - .3 設備及び堅牢な箇所の耐力及び制限荷重 (SWLs)
- 4.5 えい航会社への可能な限り早い情報の伝達を促進するために、船主/オペレータの手元には写しを保持しておくべきである。関係者へより早い配布を行える共通する電子ファイル形式の写しも保持しておくべきである。
- 4.6 最低 3 部の写しを船内に保持しておくべきである。

- .1 船橋
- .2 船首楼、及び
- .3 船舶の事務室又は貨物制御室

5. 手順の作成

5.1 船舶固有の手順は、船舶の評価の際に明確化し、ETBに入れるべきである。手順は少なくとも以下のものを含むべきである。

- .1 天候条件（穏やか、激しい）、船内電力（推進、甲板電力）、切迫した座礁の危険等、様々な緊急時シナリオがまとまった、直ちに参照できる決断マトリックス
- .2 甲板員の編成（人員配置、無線を含む設備配置、安全設備等）
- .3 任務の編成（実施されなければならないこと、それがどうやって実施されるか、各任務に何が必要か等）
- .4 可能な船首及び船尾からの非常時におけるえい航アレンジメントを示す、添え索、えい航索等の構成及び艀装のための図解。装備した索は、尖った角、縁、その他圧力が集中する箇所を避けて通すべきである。
- .5 重たいえい航索の引き寄せのために特に考慮に入れるべき電力不足やデッドシップの状況
- .6 サルベージ/えい航船に連絡する際の交信計画。この計画は船長がサルベージ/えい航船と交信するのに必要な全ての情報を一覧にするべきである。この一覧表は少なくとも、以下のものを含むべきである。
 - .1 損傷又は耐航性
 - .2 舵の状態
 - .3 推進
 - .4 船内電力
 - .5 船内えい航設備
 - .6 存在する緊急離脱システム
 - .7 船首及び船尾のえい航箇所の位置
 - .8 設備、係船部、堅牢な箇所及び制限荷重（SWL）
 - .9 えい航設備の寸法及び能力、及び
 - .10 船舶の特徴
- .7 えい航添え索の綱取り、えい航索の固縛に使用する可能性に備え、船内に存在する設備、道具、アレンジメントの評価
- .8 船舶のえい航性を大きく向上させるあらゆる道具又は設備の明示
- .9 非常時におけるえい航の際に使用可能な船内の設備の一覧及び場所
- .10 その他の準備（舵及びプロペラ軸の固定、バラスト及びトリム等）
- .11 その他の関連情報（海象及びえい航速度の限界等）